

## HONDA XRV 650

*I colori sono quelli accattivanti del reparto corse della Honda: il mitico HRC. Gli stessi colori della NXR dominatrice di ben quattro Parigi-Dakar.*

La "Golden Era" dei grandi rally africani ha avuto il suo massimo splendore negli anni Ottanta. Un decennio di sfide molto combattute e tutte le più importanti Case motociclistiche mondiali sono scese in gara con modelli realizzati appositamente per quella che, già sul finire degli anni Settanta, è considerata l'ultima frontiera del motociclismo. Queste moto sono in breve diventate il sogno "proibito" di

molti appassionati che, grazie anche alle spettacolari riprese televisive, sognano ad occhi aperti di percorrere le grandi distese desertiche - circondati solo dal cielo azzurro e dalla sabbia beige - seguiti dalla scia di polvere che, sollevata dalla ruota posteriore, amplifica la percezione di velocità. D'altronde correre in un mondo privo di confini da un grande senso di libertà, così come esplorare il deserto accresce



il sapore dell'avventura. Questi due ingredienti sono per il motociclista come la benzina per la moto e la fantasia inesorabilmente si accende.

## **Poker di vittorie**

Nell'edizione del 1986 esordisce alla Parigi-Dakar la nuova Honda NXR 750, una bicilindrica interamente realizzata dalla Honda Racing Corporation il mitico reparto corse della Casa di Hamamatsu. Il via al pro-

getto è stato dato nel 1984 quando alla Dakar trionfa il belga Gaston Rahier in sella alla BMW GS 1000, dotata dell'intramontabile propulsore boxer a cilindri contrapposti. Questa vittoria, la terza per la Casa bavarese, pareggia di fatto il numero dei successi ottenuti dai monocilindrici nelle passate edizioni. Gli ingegneri di Soichiro Honda sono convinti che la strada giusta da perseguire, per dominare la classi-

*Il grosso serbatoio, icona di tutte le enduro africane, è ben profilato e permette anche una buona protezione aerodinamica.*



## HONDA XR-V 650

*L'Africa Twin di queste foto appartiene a Lorenzo Corò, autentico appassionato di fuoristrada, al quale va il nostro ringraziamento per avercela messa a disposizione.*

fica assoluta nei grandi rally africani, sia quella del motore a V e, nonostante abbiano già pronto il motore della XLV 750 R, decidono di far partire il progetto da un foglio bianco. D'altronde si tratta pur sempre di una moto che deve vincere la Parigi-Dakar e il ritorno d'immagine che ne deriverebbe vale bene l'investimento di "qualche" yen in più. La nuova moto è caratterizzata dal motore con un V

di 45° raffreddato a liquido e da quattro valvole per cilindro, mosse da un albero a camme in testa azionato da catena. La cilindrata è di 780 cc, la potenza - ufficiale - è di 75 CV mentre il peso - ufficiale - è di circa 175 kg a secco. I serbatoi della benzina, che devono garantire percorrenze di oltre 500 chilometri, contengono complessivamente più di sessanta litri di carburante. L'escursione molleggiante, che si

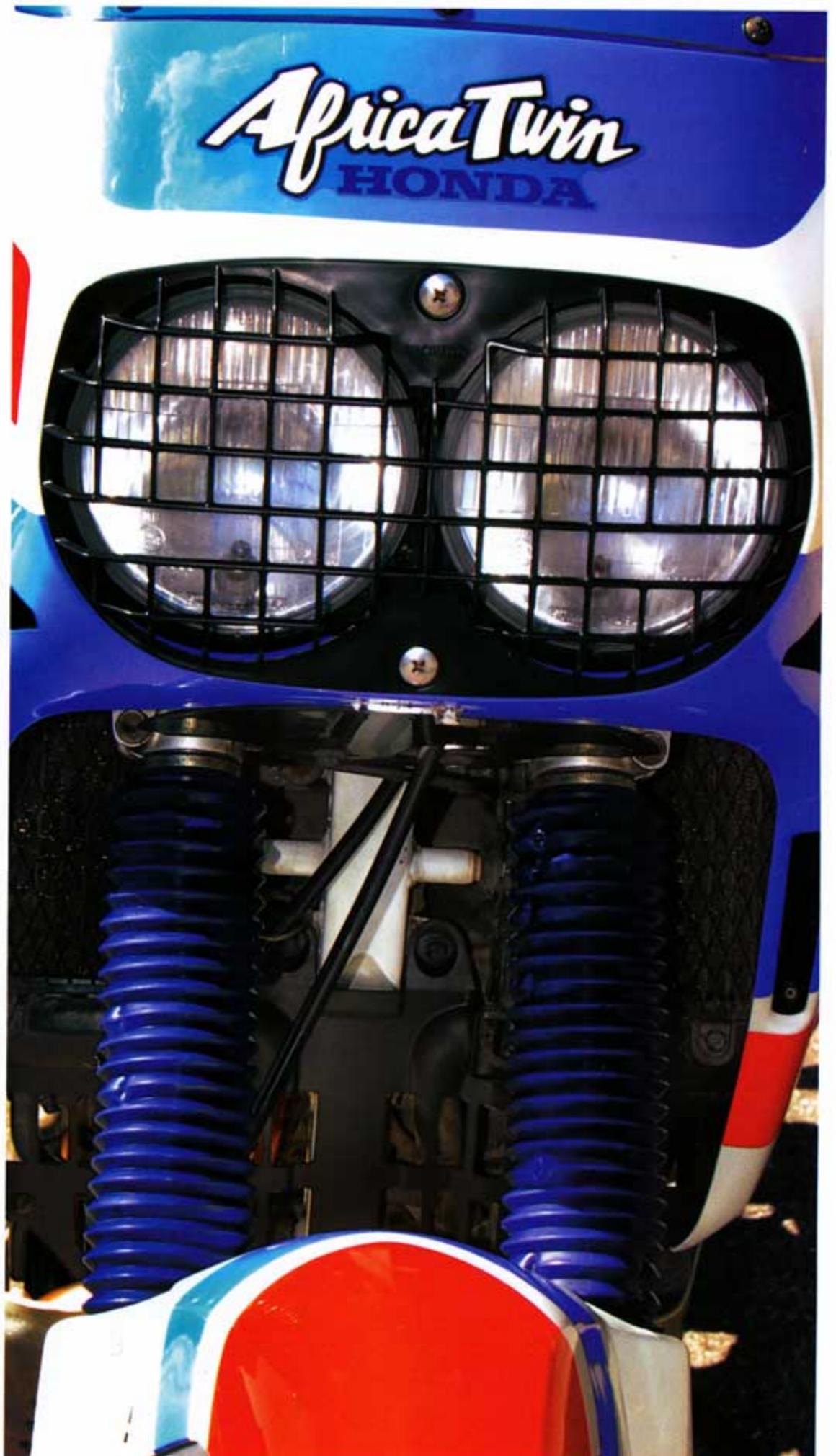


aggira sui 230 mm sia davanti sia dietro, porta la sella a quasi un metro da terra.

Il risultato di due anni di lavoro - del più tecnologico reparto corse del mondo motociclistico - è ora nelle mani di Cyril Neveu e Gilles Lalay. Il primo è un veterano, presente infatti dalla prima edizione del 1979, ha già conquistato ben tre Dakar (due con la Yamaha e una con la Honda XR 550), mentre il se-

condo è il suo fido scudiero. La gara, che dura ben ventidue giorni e 14.000 chilometri - di sabbia e polvere - tutti nel continente nero, si presenta sulla carta con una serie di difficoltà in più rispetto alla passata edizione. Ma l'implacabile macchina organizzativa della Honda, magistralmente diretta dalla filiale francese, riesce nell'impresa e scalza dal trono la BMW e Gaston Rahier. Vince Cyril Neveu, secondo

*Le robuste griglie di protezione sono indispensabili nel fuoristrada impegnativo, come quello che si pratica nel deserto africano.*



## HONDA XRV 650 AFRICA TWIN

La XRV 650 è ben rifinita ed ha una strumentazione completa, integrata nella carenatura per non interferire con lo sterzo, dotata di contachilometri e contagiri elettronico, manometro della temperatura del liquido di raffreddamento e una piccola consolle con sei indicatori luminosi che, oltre a quelli usuali, ne comprende due che indicano il livello del carburante.

Nella pagina seguente, primo piano per il grande scudo di alluminio, scomponibile in tre pezzi, posto a protezione del motore. Anche questo è un elemento che caratterizza le vere enduro.

Gilles Lalay e terzo l'italiano Andrea Balestrieri. Quest'ultimo, anche lui su Honda ma monocilindrica, a ribadire una supremazia tecnologica senza pari. Nel dopo gara Neveu dichiara che la NXR ha funzionato alla perfezione senza soffrire di alcuna noia meccanica. E' rimasto favorevolmente impressionato dai consumi ridotti e dallo straordinario equilibrio che, nei tratti più tecnici, gli ha consentito di tenere il passo delle monocilindriche e in quelli veloci, dove si deve spalancare il gas, di allungare grazie alla maggior potenza.

Nell'edizione del 1987 la Honda affronta ancora con le medesime ambizioni di vittoria la più massacrante e affascinante competizione africana. La squadra è composta dal campione in carica e dal giovane italiano Edi Orioli. La moto dell'anno scorso ha subito solo dei ritocchi. Per alleggerirla vengono adottati i carter motore di magnesio e viene rivista la distribuzione dei pesi. Il freno posteriore ora è a disco e l'impianto di scarico passa dal precedente due in due a un due in uno. Identici i dati ufficiali di cilindrata e potenza. E identico il risultato finale: vince Cyril Neveu, secondo Edi Orioli.

Ma la gara è stata incerta fino all'ultimo e il vincitore morale è il francese Hubert Auriol che, con un-

dici minuti di vantaggio, a poche battute dalla fine - in un passaggio stretto - urta e cade fratturandosi entrambe le caviglie. Ma anche questa è la Dakar: un'avventura incerta fino a un centimetro dal traguardo.

Nell'edizione del 1988 la Honda è di nuovo ufficialmente al via della competizione africana. La superiorità della sua NXR è però messa fortemente in discussione dalla concorrenza che si presenta molto più agguerrita che in passato. Per questa ragione la Casa giapponese schiera ben sette moto: quattro affidate alla scuderia francese, con Neveu, Lalay, Charliat e Morales, e tre alla scuderia italiana composta da Orioli, Terruzzi e Balestrieri. L'unica differenza tra le due compagini: ruota anteriore da 21 pollici per le moto affidate alla squadra italiana e da 19 per quella francese.

La moto è una evoluzione del modello precedente, la cilindrata viene aumentata e di conseguenza aumenta anche la cavalleria a disposizione. "E' stata una delle Dakar più dure" dichiareranno i piloti dopo l'arrivo: solo 34 su 183 partenti. Per la prima volta alla Parigi-Dakar un italiano sale sul gradino più alto del podio: Edi Orioli su Honda NXR vince davanti a Franco Picco su Yamaha OW 94, terzo classi-





La XRV 650 appare ancora oggi come una enduro professionale. Alcuni particolari come i fari, il cupolino e la copertura del freno a disco anteriore sono un po' datati. Ma nel complesso l'Africa Twin non sfigurerebbe affatto nel confronto estetico con un modello attuale.

La più grossa differenza sta nella cubatura: per una maxi enduro di vent'anni fa erano sufficienti i 650 cc della XRV, oggi ce ne vogliono almeno 1000.

ficato il francese Gilles Lalay su Honda NXR. Ottimo quinto Claudio Terruzzi.

Nell'edizione del 1989 la Honda NXR si conferma la "Regina del Deserto" conquistando con il francese Gilles Lalay la sua quarta vittoria consecutiva. Ma la notizia è un'altra: la Casa di Hamamatsu si ritira dalle competizioni africane. La Parigi-Dakar è sicuramente la più fascinosa tra i grandi rally africani, per questa gara infatti si mobilitano le televisioni di tutti i continenti e la stampa da ampio risalto all'avvenimento che, a cavallo tra dicembre e gennaio, catalizza l'attenzione di tutto il mondo motociclistico e non solo. Ma è proprio per la presenza di giornalisti e telecineoperatori che il fenomeno mediatico viene radiografato in tutti i suoi aspetti, anche quelli più tragici. E qui emergono tutte le contraddizioni di una manifestazione che fa dell'avventura il suo maggiore vanto ma che troppo spesso deve asciugarsi le lacrime per l'improvvisa perdita di alcuni dei suoi grandi protagonisti. Morti assurde che evidenziano l'alto fattore di rischio a cui sono soggetti i partecipanti.

Forse sono anche queste le considerazioni che, dopo il poker di vittorie, hanno causato la crisi di rigetto della Honda spingendola al ritiro dalla Dakar.

### 1987: è nata una stella

I successi ottenuti con il francese Cyril Neveu alla Parigi-Dakar spinge la Honda a realizzare un modello destinato al grande pubblico. E al salone di Parigi dell'ottobre 1987 viene presentata la XRV 650 Africa Twin: è la moto che i "malati d'Africa" desiderano. L'aspetto è di quelli imponenti da nave del deserto, la colorazione è quella delle moto ufficiali prodotte dalla HRC e gli appassionati già sognano le immense distese del Sahara. La commercializzazione avviene agli inizi dell'anno successivo e il successo è immediato.

La capacità evocativa della nuova endurona è sintetizzata anche nel testo della cartella stampa che accompagna l'Africa Twin: "dune di sabbia che si estendono fino all'orizzonte, sentieri di pietra arroventati dal sole, villaggi che compaiono dal nulla, paesaggi dell'Africa più selvaggia. Questa è l'atmosfera, la cornice irreale e indimenticabile che ha fatto nascere l'Africa Twin, la Regina del Deserto. L'Africa Twin è il concentrato della esperienza Honda in fuoristrada, accumulata nelle tante partecipazioni alla Parigi-Dakar e confortata dai risultati ottenuti da tre anni a questa parte. Progettata ricercando le massime prestazioni sportive e garantendo

una ottima affidabilità. la Regina del Deserto vi attende impaziente, pronta a dimostrarvi tutta la sua grinta. Con un semplice movimento, girate la chiave, sarà pronta a scattare e a filare verso l'orizzonte disposta a soddisfare tutte le avventure più impegnative, capace di concretizzare anche i vostri più avventurosi sogni. Ogni particolare dell'Africa Twin è stato progettato e realizzato tenendo ben presente il tipo di avventura e l'uso in fuoristrada che farete di questa vera Regina del Deserto pronta anche a partecipare a un Rally. Gli ingegneri della Honda sono riusciti ad inserire in questa moto tutto il meglio dell'esperienza accumulata nei Rally e nelle gare di fuoristrada realizzando un look eccitante funzionale, un telaio rigido e leggero, un motore bicilindrico potente e indistruttibile e tanti altri dettagli tutti superlativi. L'Africa Twin ha veramente il potere di trasformare in realtà i vostri sogni di lunghe galoppate nel deserto tra le dune più alte e tra i sentieri africani più impegnativi. Se siete pronti per questo tipo di avventura avete trovato il vostro partner ideale. Potete fare del deserto il terreno della vostra avventura e raggiungere i confini di tutto quello che fino a oggi era impossibile. L'Africa Twin è stata costruita per offrirvi questa possibilità

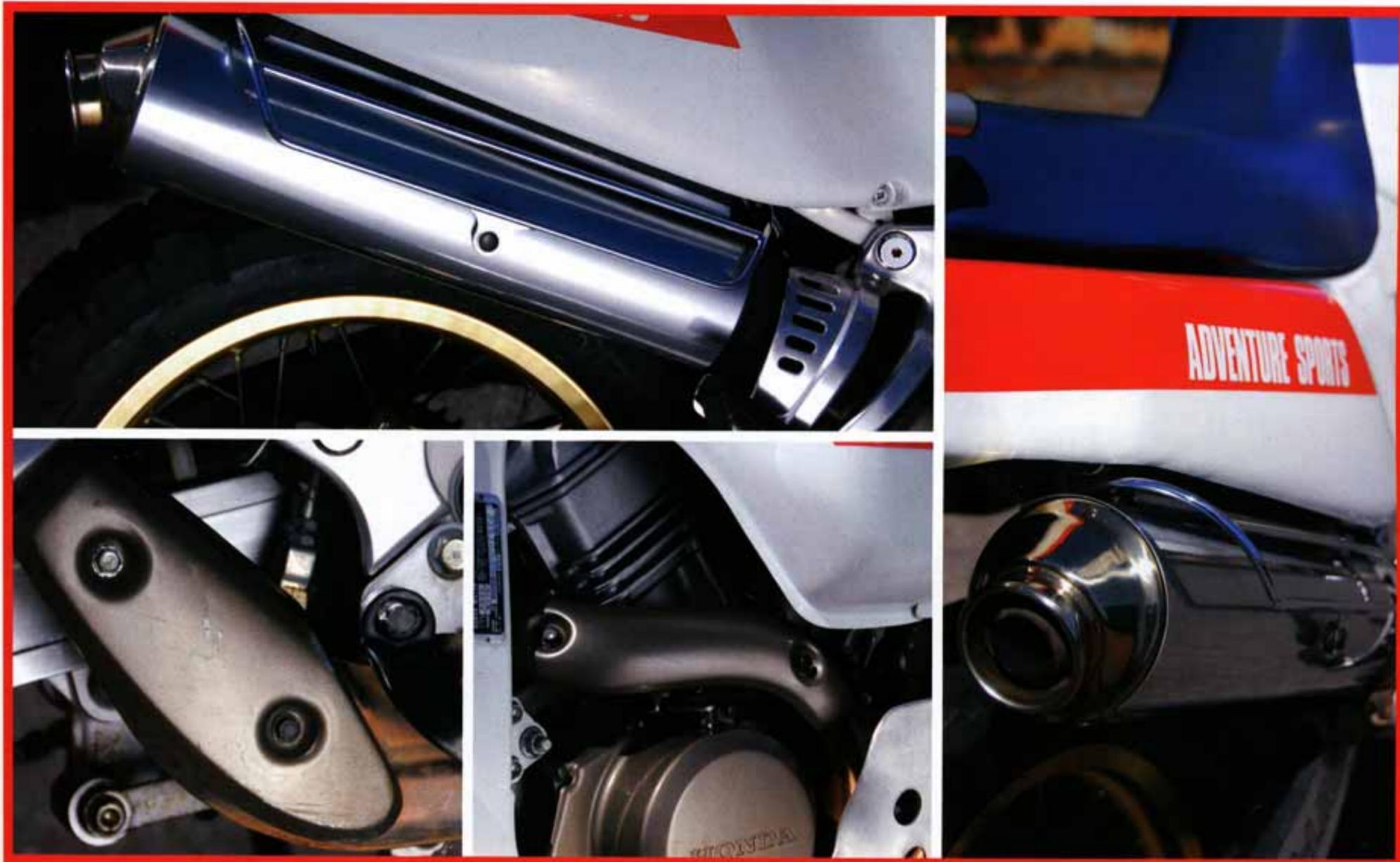
e nessuna altra moto può meritare il titolo di Regina del Deserto".

Oltre all'aspetto, che richiama volutamente la NXR, il successo della XRV 650 è dovuto anche a due fattori importanti: è una moto facile e versatile ed è dotata di un propulsore instancabile che va sempre come quello di una nave.

Queste doti gli derivano dalla stretta parentela con la Transalp, di cui adotta sia lo schema telaistico sia quello motoristico. Il propulsore infatti si distingue da quello della consanguinea XLV 600 praticamente solo per i 50 cc in più, sufficienti però a plasmargli un carattere più adatto al fuoristrada. Si perché la critica più accesa rivolta alla Transalp è proprio quella di avere una pronunciata vocazione stradale. Con l'Africa Twin la Honda centra l'obiettivo dell'endurona totale: una moto che va bene sia nei lunghi tratti autostradali sia negli impegnativi tracciati sabbiosi.

E in città? Meglio sicuramente delle grosse maxi e poi... l'Africa in quegli anni fa "trendy" e viene infatti acquistata anche da chi è vittima del fascino della Dakar e sogna il raid sulle dune africane, ma poi finisce per macinare chilometri nel tragitto casa-ufficio... in sella però alla Regina del Deserto.

*L'impianto di scarico dell'Africa Twin è un esempio di qualità costruttiva alla quale i giapponesi ci hanno oramai abituato. Quello in foto sembra nuovo eppure ha vent'anni e 65.000 chilometri sulle spalle.*





## AFRICA TWIN CLUB

In Italia esiste un Club dedicato alla Regina del Deserto che ha iniziato l'attività nel 1997 quando alcuni appassionati cuneesi, capeggiati da Roberto Boano nato a Caraglio ma dakariano di adozione, hanno deciso di fondare un Club e di chiamarlo Africa Twin.

Il primo anno ha visto una notevole partecipazione al raduno di appassionati della mitica XRV. Allora si organizzava un unico raduno all'anno, con carattere prevalentemente fuoristradistico, e un paio di "motomangiate" locali.

La prima grande svolta avviene nel 1999 con la costituzione della sezione Lombardia: una ventata di ossigeno che ha fatto crescere il gruppo e ha visto la nascita di nuovi incontri fuori dal Piemonte.

Nel 2000 una svolta storica alle attività del Club viene data dalla creazione del sito "www.africatwinclub.it". All'inizio è stato come una piccola bacheca dove raccogliere le fotografie degli incontri, le notizie e le iniziative. Poi proprio dalla rete è arrivato un grande impulso e questo sito è diventato man mano il centro di tutte le attività. Con l'introduzione del forum, oggi è alla quarta edizione, il numero dei visitatori è diventato sempre più importante.

Al primo raduno internazionale, svolto all'Isola d'Elba nel 2001, si sono contate oltre 100 Africa Twin. Grande successo anche per le edizioni del 2002 in Trentino, 2003 in Sardegna e 2004 nelle Marche.

Nel corso di questi anni si sono costituiti numerosi gruppi regionali, dotati di proprio organigramma, che hanno aderito al Club Africa Twin.

Finalità dei motoraduni: i motoraduni organizzati dal Club Africa Twin Italia sono caratterizzati dal desiderio di condurre il gruppo di motociclisti sulle più belle strade sterrate o asfaltate dell'intero territorio italiano.

Itinerario generico: ove non specificato diversamente l'incontro è strutturato per la partecipazione di tutte le tipologie di appassionati, dal neofita con passeggero allo smanettone che avrà modo di sfogarsi sempre e comunque nel rispetto delle regole e delle condizioni ambientali e di traffico. Un occhio di riguardo nella pianificazione degli itinerari e delle soste viene riservato alle passeggere e a chi ha piacere di scattare fotografie in luoghi caratteristici delle regioni visitate.

Itinerari fuoristrada: ove non specificato diversamente per itinerario fuoristrada intendiamo la percorrenza di strade bian-



che, fattibili anche in due con pneumatici stradali, le guide presenti sono comunque a disposizione non solo per agevolare la percorrenza dei tratti, ma anche per consigliare di volta in volta gli equipaggi sulle effettive difficoltà dei percorsi.

Itinerari fuoristrada specifici e notturne: questi itinerari pur non essendo particolarmente difficili, sono caratterizzati da tratti impegnativi, riservati a moto equipaggiate con pneumatici fuoristrada, abbigliamento adeguato, senza bauletti e senza passeggero.

Caratteristiche comuni a tutti gli eventi: rispetto delle regole stradali, ambientali, di tutti quelli che circolano nei nostri stessi itinerari con un occhio di riguardo ai ciclisti, agli escursionisti e agli animali.

Gli itinerari oltre a far conoscere angoli del territorio, sono caratterizzati dal piacere di riscoprire attraverso la cucina gli antichi sapori regionali.

Agli eventi sono sempre presenti un numero sufficiente di guide, in grado di seguire il corretto svolgimento della manifestazione, assistere i partecipanti nel caso di piccoli inconvenienti, e di fornire indicazioni sull'itinerario.

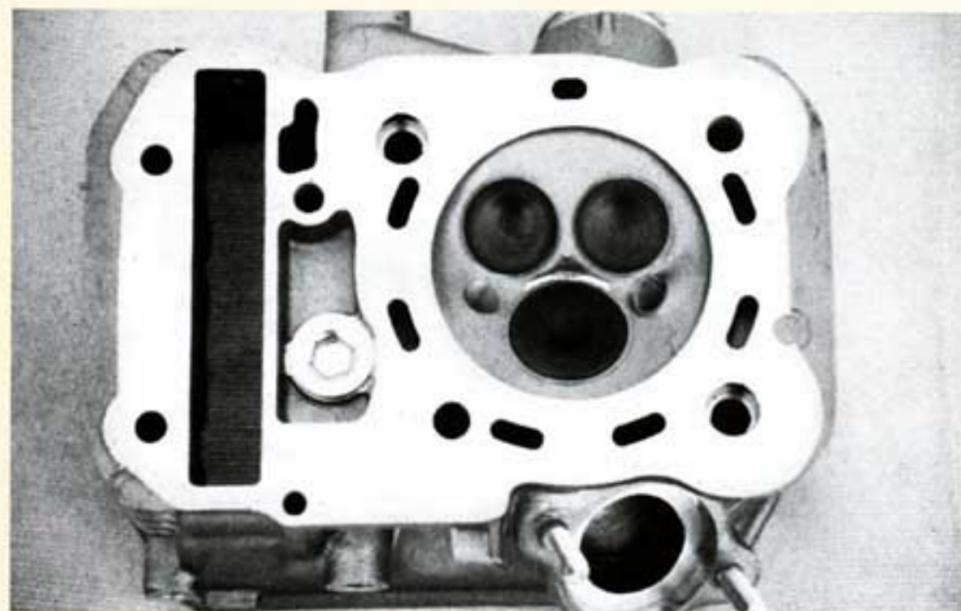
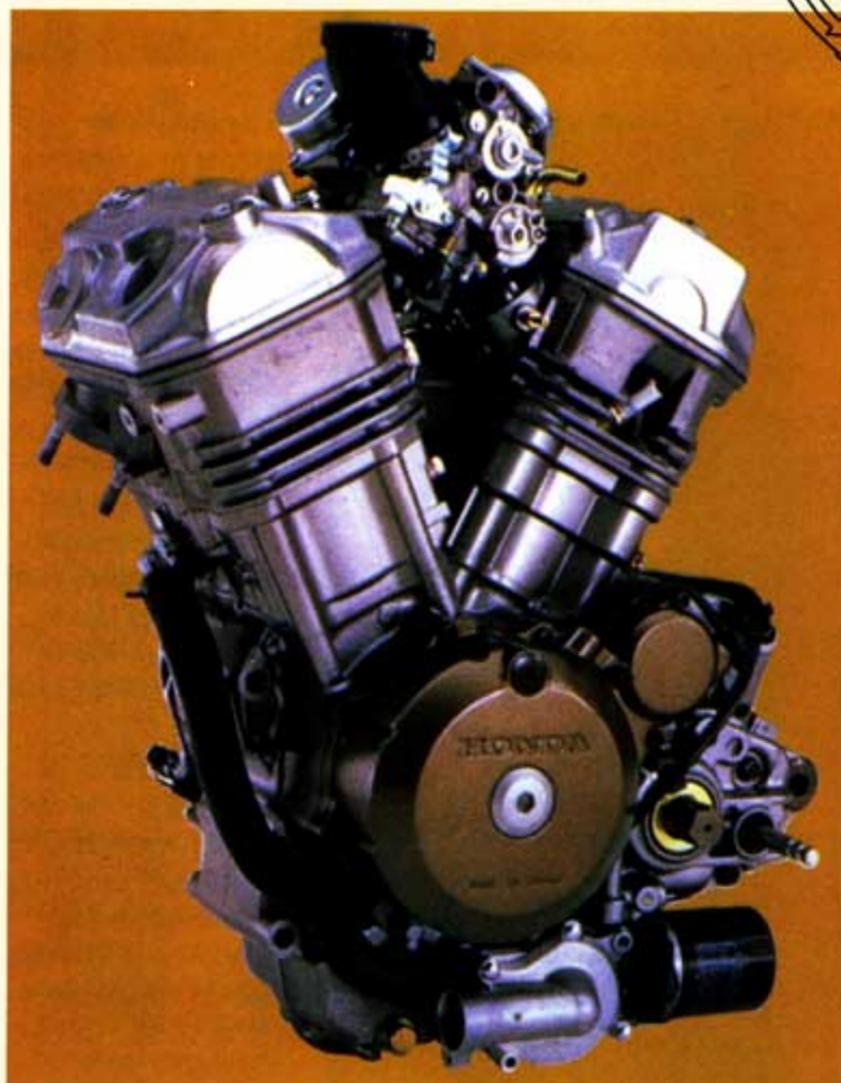
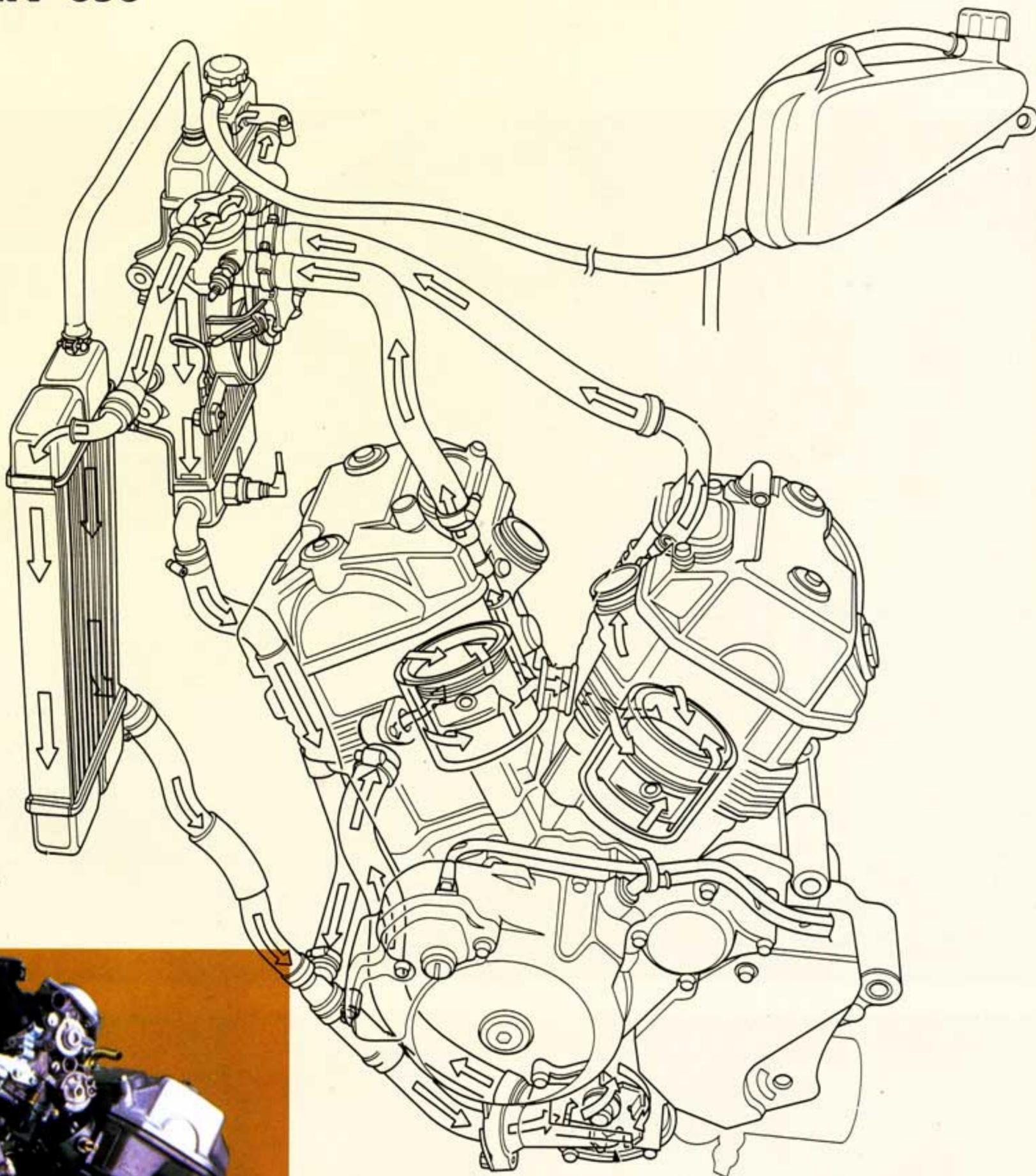
Prima di ogni evento salvo indicazioni particolari scritte viene effettuato un Briefing per illustrare ai partecipanti il programma e per indicare le guide incaricate.

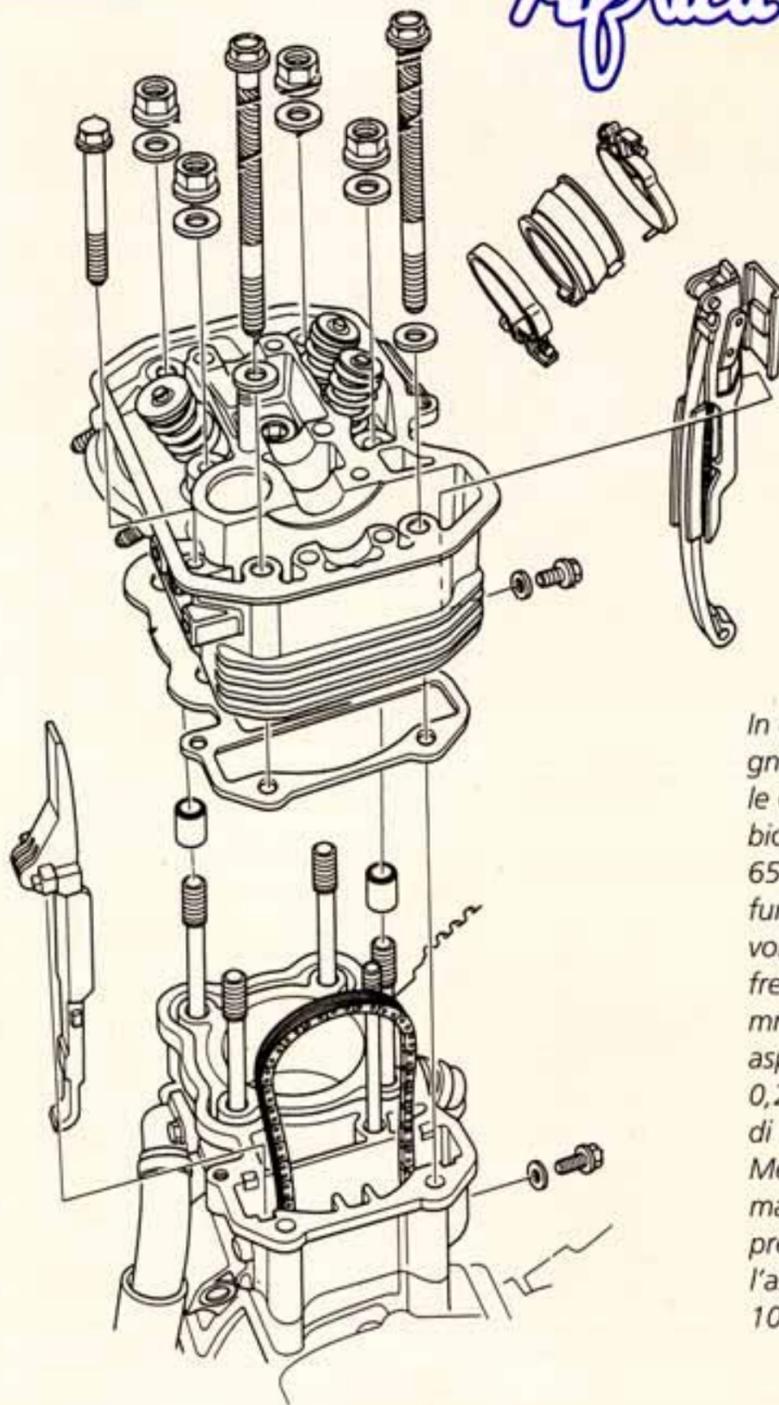
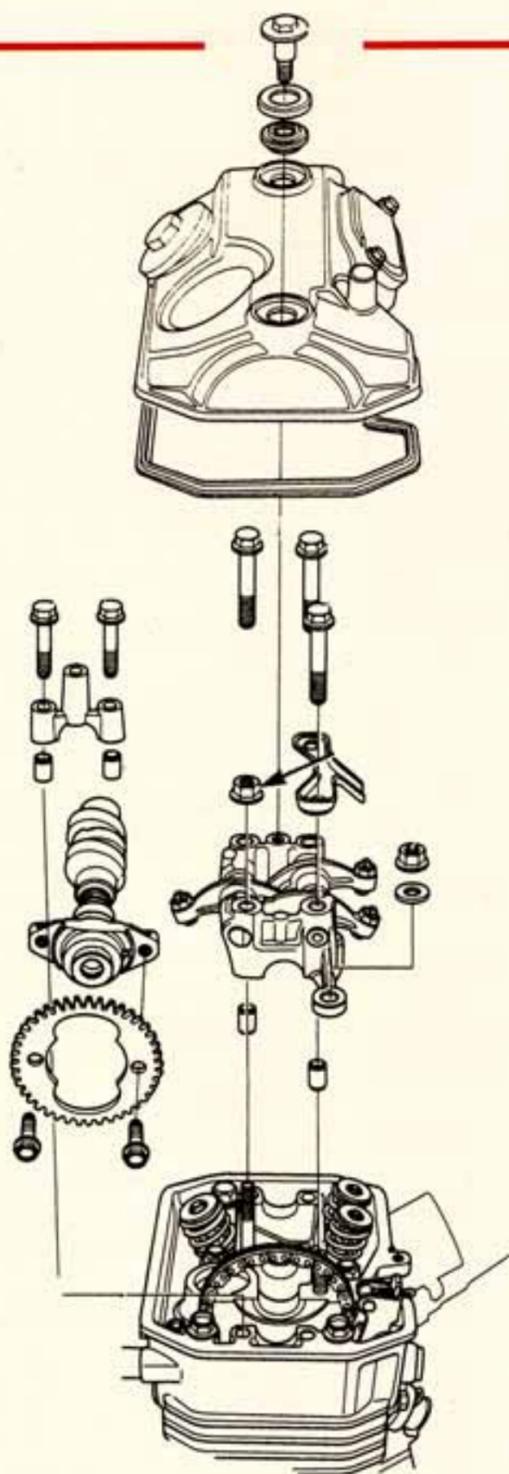
Contatti: [www.africatwinclub.it](http://www.africatwinclub.it)

Direttivo Nazionale		
Furio Modena	Presidente	3358082662
Alberto Scattina	Segretario	3488516891
Regione Calabria		
Flavio Fralonardo	responsabile Reg.	3339969560
Regione Emilia Romagna		
Andrea Botti	responsabile Reg.	3403806373
Regione Lombardia		
Luca De Benedictis	responsabile Reg.	3474637996
Regione Marche		
Claudio Paolini	responsabile Reg.	3934069235
Regione Piemonte		
Luca Amato	responsabile Reg.	3392484224
Regione Puglia		
Nico Renna	responsabile Reg.	3475211144
Fax operativo 24 ore 0399901329		



Nel disegno a fianco è evidenziato l'impianto di raffreddamento a liquido dell'Africa Twin comandato dalla pompa dell'acqua, posta in basso sul lato sinistro del motore. Sotto, il motore della XRV 650 è un bicilindrico a V di 52° caratterizzato dalla distribuzione ad albero a camme in testa, comandato da catena, che aziona tre valvole per cilindro (come appare dalla foto in basso a destra).





In questi due disegni sono evidenziate le caratteristiche del bicilindrico a V di 650 cc. Il gioco del funzionamento valvole (da verificare a freddo) è di 0,15 mm per quelle di aspirazione e di 0,20 mm per quella di scarico. Mentre il diagramma di distribuzione prevede 10°-50° per l'aspirazione e 50°-10° per lo scarico.

## SCHEDA HONDA XRV 650 - 1988

**MOTORE:** bicilindrico a V di 52° a 4 tempi  
**DISTRIBUZIONE:** albero a camme in testa comandato da catena, tre valvole per cilindro (due di aspirazione)  
**ALESAGGIO e CORSA:** 79 x 66 mm  
**CILINDRATA EFFETTIVA:** 647 cc  
**RAPPORTO DI COMPRESSIONE:** 9,4 : 1  
**POTENZA/GIRI:** 57 CV a 8.000 giri/min  
**COPPIA/GIRI:** 6,2 kgm a 4.500 giri/min  
**RAFFREDDAMENTO:** a liquido  
**LUBRIFICAZIONE:** a carter umido con pompa olio trocoidale  
**ALIMENTAZIONE:** 2 carburatori Mikuni a depressione da 32 mm  
**ACCENSIONE:** elettronica CDI con anticipo automatico  
**CANDELE:** NGK DPR8EA-9 (2per cilindro)  
**IMP. ELETTRICO:** a 12V con generatore da 310W  
**TRASMISSIONE PRIMARIA:** ingranaggi a denti dritti  
**FRIZIONE:** multidisco in bagno d'olio  
**CAMBIO:** a 5 rapporti  
**AVVIAMENTO:** elettrico

**TELAIO:** in tubi di acciaio a sezione quadra, con doppio trave superiore e monotrave sdoppiato inferiore  
**SOSPENSIONE ANT.:** forcella oleopneumatica con steli Ø 43 mm ed escursione di 230 mm  
**SOSPENSIONE POST.:** forcellone oscillante con monoammortizzatore Pro Link ed escursione di 210 mm  
**FRENO ANT.:** a disco Ø 296 mm  
**FRENO POST.:** a disco Ø 240 mm  
**TRASMISSIONE FINALE:** a catena (con O-Ring)  
**PNEUMATICO ANT.:** 9/90 x 21"  
**PNEUMATICO POST.:** 130/90 x 17"  
**RUOTE:** a raggi  
**PESO A SECCO:** 187 Kg  
**LUNGHEZZA:** 2.295 mm  
**LARGHEZZA:** 865 mm  
**INTERASSE:** 1.290 mm  
**ALTEZZA SELLA:** 890 mm  
**ALTEZZA MINIMA DA TERRA:** 255 mm  
**SERBATOIO CARBURANTE:** 24 litri  
**CAPACITA' LUBRIFICANTE:** 2,8 litri nella coppa